

観光サービス貿易の構造的変化と産業内貿易

Structural Changes of Tourism Services and Intra-Industry Trade

佐々木 康 史*
 SASAKI, Yasushi

Abstract: A expanding literature on firm heterogeneity has taken shape on trade in services since the middle 1990s. This paper argues gravity equation and trade theory with heterogeneous firms to analyze the intra-industry trade of international tourism service. The paper also shows that liberalizing services trade in world has the potential to become a new engine of economic growth for Japan and East Asia.

Key words: 観光サービス (tourism services), 産業内貿易 (intra-industry trade), 新々貿易理論 (firm heterogeneity model), 重力方程式 (gravity equation), 旅行収支 (travel balance)

- I はじめに
 - 1) 背景と目的
 - 2) 研究方法
 - 3) 先行研究とサービス貿易データ
- II 観光サービス貿易と産業内貿易
 - 1) 世界貿易と重力モデル
 - 2) サービス貿易の構造的変化
 - 3) 観光サービス貿易と産業内貿易
 - 4) 重力方程式と新々貿易理論の国際観光フローへの適用可能性
- III 観光サービス貿易の背景と要因
 - 1) 1人当たり所得水準の上昇
 - 2) 中間財・サービス貿易の拡大と生産ネットワークの形成
 - 3) 中間所得層の拡大と消費者の選好の類似性
- IV おわりに

I はじめに

1) 背景と目的

世界の生産・消費活動の重心がアジアに移行するなかで、21世紀に入って中間財・サービス貿易を中心に日本・中国・米国の間での三角貿易が急速に拡大・深化し、アジアの国際貿易フローが大きく変化している。この三角貿易の拡大は、製造業部門を中心とした貿易、海外直接投資、オフショアリングを通じて形成された世界貿易の構造的変化を反映したもので、世界貿易の大半を占める先進工業国間での産業内貿易の進展を説明する規模の経済性と独占的競争を強調した新しい貿易理論（代表的な論文が Krugman, 1980）でもうまく説明できない現象である。1990年代中頃以降、財やサービスを輸出する企業はその産業内の一部であり、輸出を行っている企業は輸出をしない企業に比べて規模が大きく生産性も高い、という製造業部門の企業レベルでの実証的な研究で明らか

*明海大学経済学部・教授

となった世界貿易の構造的変化の問題（産業内における企業間の問題）を説明する理論が、新々貿易理論と呼ばれる異質的な企業の貿易理論（メリッツ・モデル、2003）である。

これと同じような国際貿易フローの構造変化が、サービス貿易及びその重要な構成要素である観光サービス貿易においても観察されるのだろうか。この新しい現象を説明する企業の異質性とイノベーションを考慮した新々貿易理論（異質的な企業の貿易理論）は国際観光サービス貿易にも適用可能なのだろうか。

本稿は、地理的空間の中での財やサービスの国際取引に関わる事象を対象とする国際貿易理論を基礎にした観光経済学の観点から、観光サービスの国際貿易の構造的変化について考察することを目的としている。とくに、経済学における国際貿易理論の発展と関連させながら、日本と東アジア諸国の間の観光サービス貿易（旅行収支）の構造的変化と産業内貿易について分析する。ここで産業内貿易に注目するのは、現在の国際貿易のパターン（国際分業の形態）は比較優位の働く国際分業から生まれる産業間の国際取引ではなく、規模の経済の働く同一産業内の国際取引（国境を越えた財・サービスの産業内の輸出と輸入）を反映しているからである。

このような問題意識と同様な視点から、日本における国際観光フローと観光サービスの産業内貿易に関する観光経済学的分析はすでに小沢（2012, 2013）によって行われている。本稿では、小沢論文ではまだ十分に議論されていなかった二つの点、重力方程式と新々貿易理論の観光サービス貿易への適用可能性（理論的な側面）と、日本とアジア諸国の間に観察された観光サービスの産業内貿易が生じていた要因の解明（実証的な側面）について追加的な説明を試みている。この意味で、本論文と小沢論文とは理論と実証の両面において相互に補完的な試みであるといえる。

2) 研究方法

観光をめぐる学際的研究領域（ツーリズム・スタディーズ）の一研究分野に観光経済学がある。現実世界の経済活動を地理的空間上の異なる地点

の間における財・サービスの取引と考えると、観光経済学は、地理的空間における異なる地点の間の「人の移動と滞在」に伴う財・サービスの生産と分配と消費に関わる経済活動の効率性（事実解明的な課題）と公平性（規範的な課題）について、理論的・実証的に研究する分野であるとみなすことができる。したがって、この地理的空間の中での複数の国家・地域に関わる国際的な財・サービス・資金の取引と労働の移動を、経済学的に分析する国際貿易理論を基礎とする観光経済学の視点からは、ある国と世界・地域との間の人の移動と滞在を意味する「国際観光」は、「観光サービスの国際貿易」として捉えることができる。

地理的空間における経済活動の相互関係と発展を研究する国際貿易理論において最も基本的な課題は、長期的な視点から経済成長と国際貿易の関係を解明することである。具体的には、異なる国々の間での経済成長過程において、

- (i) なぜ異なる国々の間での財・サービス取引である国際貿易が生じるのか
- (ii) その貿易パターン（財・サービスの輸出入の形態）はどのように決まるのか
- (iii) 政府の貿易政策の役割とは何か

という問いに答えることが国際貿易理論の課題である。経済成長と国際貿易の関係は一方的でなく、相互連関の関係にあり、一国の経済発展（構造変化を伴う経済成長）とともに貿易構造（輸出・輸入の規模と構成）の変化が経済発展をもたらすという側面もある。

したがって、観光経済学的アプローチに基づいて観光サービスの貿易（国際観光）を考察することは、経済成長と観光サービス貿易（観光サービスの輸出と輸入、すなわち観光サービスの受取と支払）の関係を明らかにすることが中心的な課題となる。しかし、現実世界における複数の国家にまたがる経済成長と観光サービス貿易との間の相互作用は複雑なので、分析の手順として観光サービス貿易の中心的課題を、

- ① 観光サービス貿易の構造的変化を明らかにする（観光サービス貿易のパターンに関する経験的事実の発見）という問題と
- ② 観察された観光サービス貿易のパターンは

どのような要因により決まるのかを明らかにする（経験的事実の国際貿易理論による説明）」という問題

に分けて整理して考察することにする。さらに、分析手法については、貿易取引は輸出と輸入を通じた多国間、多数財・サービスの取引なので、その分析枠組みは一般均衡分析であることが望ましいが、ここでは観光サービス貿易のみに限定した部分均衡分析を基本としている。また、本稿では第三の課題である観光サービス貿易収支（国際観光収支）に関わる観光政策の役割および観光政策の経済効果についてはふれない。

3) 先行研究とサービス貿易データ

松本（2013, p. 16, 22）は「人の移動、物の移動、サービスの移動、資金の移動、情報の移動を独立に考察するのではなく、相互の関係を考察しつつ、全体を総合的に研究する」ための基礎となるマトリックス形式で記録する統計の体系（国際観光に関する勘定体系とスキーム）について提案している。そして、観光客数マトリックス（人の移動）と商品貿易マトリックス（物の移動）を整理し、回帰分析により1995–2010年の114か国のデータから観光客数（増加率）と商品貿易（増加率）の間に正の相関関係があることを見出している。

小沢（2012, 2013）は、国際貿易論の基礎理論に裏付けられたリンダー・モデルの国際観光フロー分析への適用可能性について分析し、同時に日本とアジア諸国における観光サービスの産業内貿易の分析と限界産業内貿易指数の計測を行っている。前者については、産業内貿易理論として需要一志向のリンダー・モデルの優位性を論じ、後者では、総じて日本とアジア諸国との間で産業内貿易の進展がみられることを指摘している。

どちらも国境を越えた観光統計データの整備が欠かせないことを強調している。すべての国際観光サービスの取引の相互連関関係を同時に考慮する分析は、国際貿易理論（経済学）では一般均衡分析と呼ばれる。この一般均衡分析の視点から空間的移動を伴う国際観光サービスの動向と構造的変化を横断的・時系列的に把握するためには、

国際基準に基づく国際的な地域間移動を包括的かつ体系的に示す観光サービス貿易データの整備が欠かせないからである。例えば、国レベルと産業レベルでは、国連によって勧告された国際基準に基づく国民勘定体系（SNA：日本では国民経済計算と呼ばれている）はモノのフローとストック（財貨・サービス：国民所得勘定と産業連関表）とカネのフローとストック（資金：資金循環勘定と国際収支表）を整合的、体系的に記録したものであるが、ヒト（労働・移民・観光客）と情報のフローとストックは記録されていない。現在では、国民勘定体系と貿易統計を整合的に組み合わせた国際産業連関表の利用のみにとどまっている。また、貿易の主たる担い手である企業レベルでの国境を越えた財・サービス貿易と対外直接投資に関する整合的な統計データは十分に整備されていない。本稿では、国際機関（国際連合、国際通貨基金、世界貿易機関および世界銀行）が公表しているサービス貿易統計（品目別・貿易相手国別輸出輸入とサービス収支・旅行収支のデータ）をもとに、国レベルと産業レベルで日本と東アジア諸国の間のサービス貿易構造と産業内貿易の関係を分析する。サービス企業レベルの海外事業活動（ビジネス・サービス貿易や対外直接投資）に関する統計データによる分析は今後の課題である。

II 観光サービス貿易と産業内貿易

1) 世界貿易と重力モデル

WTO（世界貿易機関）の2013年国際貿易統計によれば、2012年の世界全体の商品・サービスの貿易額（世界輸出総額）は22.3兆ドルである。世界の貿易規模の進展の度合いがどれ程であるかを、輸出規模の経済規模に対する比率（世界輸出総額の世界名目GDPに対する比率）でみると、1960年の9%から2010年には31%へと急速に上昇している。すなわち、世界の経済規模を大幅に上回る顕著な国際貿易の増加が続いていることが観察される。もし貿易規模が経済規模によって決定されるとすると、この比率の顕著な上昇は、経済規模以外の要因（貿易の阻害要因の低

下、例えば、貿易自由化・貿易協定の進展や輸送費の低下)によるものと考えられる。実際に、貿易規模は経済規模によって決まるのだろうか。世界の貿易を全体としてみると、経済規模は一国の貿易規模を決めている重要な要因であることは、多くの実証研究によって裏付けられた重力モデル (gravity model) によって説明される。Krugman, Obstfeld and Melitz (2012, p. 43) で簡潔に解説されているように、貿易における重力モデルは、どの2国間の貿易額 (輸出と輸入の合計額) もそれらの国の経済規模 (国内総生産 GDP) と密接な関係があることを明らかにしている。

$$T_{ij} = A \times Y_i^a \times Y_j^b / D_{ij}^c$$

ここで、 T : 貿易額, A : 定数, Y : GDP, D : 2国間の距離, i : i 国, j : j 国 を表す。 T_{ij} は国 i から国 j への貿易額 (輸出額と輸入額), Y_i は国 i の経済規模 (国内総生産), D_{ij} は国 i から国 j への距離である。この重力方程式は、他の条件が同じであれば、ある2国間の貿易額はその2国のGDPが大きいほど大きくなり、その2国間の距離が遠いほど小さくなるという関係を示している。例えば、Anderson and Wincoop (2003, p. 170–192) による米国とカナダの間の重力方程式の推計では、右辺のグラビティ項が1のとき、両国間の貿易額は93百万ドルである。

$$\text{貿易額} = 93 \times (\text{米国 GDP} \times \text{カナダ GDP}) / \text{距離}^{1.25}$$

また、Bernard et al. (2007) による米国の外国 (175 カ国) への輸出額の重力方程式の推定結果 (2000 年) では、相手国のGDPが1%増加すると、米国の輸出額は0.98%増え、距離が1%と遠くなると輸出額は1.36%減少する。多くの実証研究から得られた結論は、2国間の貿易量 (双方向貿易のフロー) は重力方程式によってうまく説明することができるということである。

世界貿易の主要品目は、「商品貿易」と「サービス貿易」に分類される。2012年の商品貿易 (輸出額) は17.9兆ドル、サービス貿易 (輸出額)

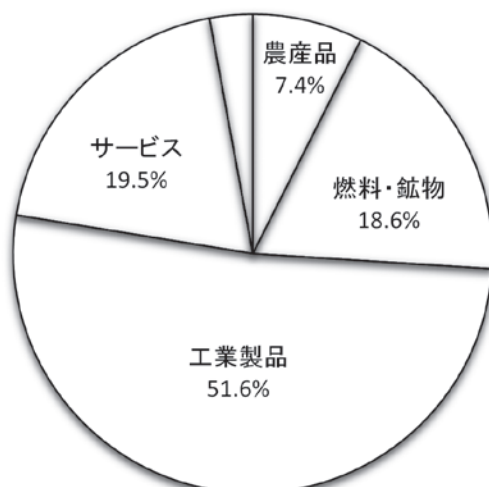


図1 世界貿易に占める主要品目の割合 (2012年)
(WTO「2013 国際貿易統計」により作成)

は4.4兆ドルで、サービス貿易の割合は約20%である。世界の商品貿易についてみると、製造品 (工業製品, 11.5兆ドル) が世界商品輸出額の64%、世界輸出総額 (商品貿易とサービス貿易の合計) の51%と大半を占めている (図1参照)。世界輸出の地域別構成をみると、アジア諸国の輸出に占める工業製品の割合の急速な増加を反映して、過去40年間 (1973年から2012年) にアジアからの輸出が15%から30%へと大幅にシェアを拡大している。

2) サービス貿易の構造的変化

世界のサービス貿易の構造的変化をWTO (世界貿易機関) の2013年国際貿易統計によりみてみる。サービス貿易は異なる国の居住者の間で国境を越えて行われるサービスの取引で、大別して「輸送」「旅行」「その他サービス」の三つに分類されている。2012年の世界のサービス貿易 (4.3兆ドル) の構成は、

- 航空会社や海運会社に支払われる運賃等 (0.9兆ドル, 4.2%),
- 外国人旅行者の支出 (1.1兆ドル, 5.1%),
- 海外から受け取る保険料・特許料・著作権使用料などその他サービス (2.3兆ドル, 10.6%)

となっている。カッコ内は商品・サービス輸出総額（21.6 兆ドル）に占める割合を示す。ここで、輸出あるいは輸入の意味は、例えば、日本人旅行者が正月にハワイに家族旅行する際に外国航空会社を利用して支払った航空料金は、日本が米国から輸入した輸送サービスに対する対価で、輸送サービスの輸入である。

世界のサービス輸出額は過去約 30 年間（1983 年 0.9 兆ドル～2012 年 4.4 兆ドル）に約 5 倍増えて、世界サービス輸出額の対世界名目 GDP 比（世界のサービス貿易依存度）でみると、2012 年時点で 6% である。世界最大のサービス輸出国は米国（0.6 億ドル）である。アジアの主要なサービス貿易国は輸出および輸入ともに中国、日本、インドの 3 カ国である。世界のサービス貿易は過去 5 年間（2005 年から 2010 年の年平均成長率：米ドルベース）9% で増加している。サービス貿易の構造変化をその構成比で過去 12 年間（2000 年から 2012 年）についてみると、

- ・輸送サービスと旅行の割合が減少し、代わってその他サービスの割合が増加している。
- ・アジア地域の旅行貿易額は高い増加率を示している。

具体的には、輸送サービスは 23% から 20% に低下し、旅行は 32% から 26% に低下し、その他サービスは 45% から 54% に大きく増加している。アジア地域の旅行貿易額は過去 10 年間で約 15% 増加している。国際収支統計からみた日本の品目別サービス収支の構造変化は表 1 に示されている。

世界の経済活動におけるサービス貿易の重要性を見るために、二つの指標でみてみよう。一つは、世界の名目 GDP に占めるサービス部門の GDP の割合で、2010 年において 70% を占めている（世界開発報告 2012）。世界の GDP（付加価値額）の 7 割をサービス部門が生み出していることになり、サービス経済部門は世界の経済活動の生産（雇用）面において重要な役割を果たしていることがわかる（経済のサービス化の進展）。もう一つの指標は、世界貿易額に占めるサービス貿易額の割合である。これは 2012 年において 20% にとどまっている。国内経済におけるサービス経済活動の重要性にもかかわらず、生産と消費が同

時に行われる無形なサービスには有形な財（商品）と異なり、サービスの輸出をする生産性の高い企業が少なく、貿易不可能なサービスが多いことを反映している。しかし、最近年では、国内で行われていたサービス業務を海外に移転する（サービスのアウトソーシング＝海外委託あるいはサービスのオフショアリングと呼ばれる）など、国境を越えた取引が可能なサービス（貿易可能なビジネス・サービス）の著しい増加が注目されている。Park and Shin (2012, p. 23) によれば、サービス産業部門のサービス輸出比率（サービス輸出額の対サービス産業部門名目 GDP 比）は、2009 年時点で米国 5%、フランス 8%、ドイツ 11%、中国 6%、インド 13%、韓国 16%、タイ 25%、マレーシア 32%、香港 47%、シンガポール 76% と、概してアジア諸国が高いサービス輸出比率を示している。この背景には、先進国によるサービス・オフショアリングの拡大がある。Jensen and Kletzer (2005) は、アジアのサービス部門の発展が、これまでの輸出志向型の工業製品の輸出による経済成長に代わって、新しい経済成長のエンジンとなる可能性を論じている。これらの実証研究の成果を、Krugman, Obstfeld and Melitz (2012, p. 50) は、将来、世界貿易においてサービス貿易（輸出）が工業製品貿易（輸出）を上回る可能性があることを示唆していると捉えている。

世界銀行の貿易データをもとにアジア諸国のサービス貿易構造を整理したのが表 2 である。ここで分析対象とした国は、小沢（2013）で限界産業内貿易指数の計測の対象となった 12 カ国である（実際はデータの制約で台湾を除く 11 カ国）。ここから次のような特徴を知ることができる。

- ・サービス貿易規模（サービス輸出額と輸入額の合計）が 4 千億ドルを超える国は、人口が 13 億人の中国と 1 億人の日本の 2 カ国である。2 千億ドル規模の国はインド、シンガポール、韓国の 3 カ国である。
- ・サービス輸出額の対名目 GDP 比率の大きい国（サービス輸出比率）は、サービス業の GDP 比率の高いシンガポールと香港で 30% を上回っている。

表1 日本の品目別サービス収支の構成 (1991年, 2000年, 2011年)

品目	品目別サービス収支 (億円)												品目別サービス収支の構成比 (%)					
	1991年			2000年			2011年			1991年			2000年			2011年		
	受取	支払	収支	受取	支払	収支	受取	支払	収支	受取	支払	収支	受取	支払	収支	受取	支払	収支
輸送	23,638	35,581	-11,941	27,595	37,834	-10,239	49,403	57,667	-8,264	39.2	30.5	21.2	37.0	30.0	19.9	32.5	32.6	33.1
旅行	4,624	32,231	-27,608	3,637	34,367	-30,730	10,990	31,189	-20,199	7.7	27.6	49.0	4.9	27.3	59.9	7.2	17.6	80.9
その他サービス	32,091	48,850	-16,762	43,391	53,758	-10,367	91,540	88,048	3,493	53.2	41.9	29.8	58.1	42.7	20.2	60.3	49.8	-14.0
通信	319	793	-474	885	1,239	-354	652	1,210	-559	0.5	0.7	0.8	1.2	1.0	0.7	0.4	0.7	2.2
建設	4,462	2,741	1,722	6,296	4,313	1,983	12,147	9,336	2,811	7.4	2.3	-3.1	8.4	3.4	-3.9	8.0	5.3	-11.3
保険	-349	-372	22	186	2,182	-1,996	1,591	4,859	-3,268	-0.6	-0.3	0.0	0.2	1.7	3.9	1.0	2.7	13.1
金融	120	2,008	-1,889	3,087	2,028	1,059	7,312	4,251	3,062	0.2	1.7	3.4	4.1	1.6	-2.1	4.8	2.4	-12.3
情報	N. A.	N. A.	N. A.	1,691	3,307	-1,616	1,139	4,237	-3,098	-	-	-	2.3	2.6	3.1	0.7	2.4	12.4
特許等使用料	3,860	8,135	-4,274	11,024	11,863	-838	27,347	19,618	7,729	6.4	7.0	7.6	14.8	9.4	1.6	18.0	11.1	-31.0
その他営利業務	21,640	34,107	-12,465	19,088	26,182	-7,094	38,746	41,002	-2,256	35.9	29.2	22.1	25.6	20.8	13.8	25.5	23.2	9.0
文化・興行	187	517	-332	125	1,375	-1,250	184	1,552	-1,368	0.3	0.4	0.6	0.2	1.1	2.4	0.1	0.9	5.5
公的その他サービス	1,847	923	927	1,008	1,268	-260	2,423	1,982	440	3.1	0.8	-1.6	1.4	1.0	0.5	1.6	1.1	-1.8
総額	60,353	116,662	-56,311	74,623	125,959	-51,336	151,933	176,904	-24,970	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

注) 単位未満四捨五入のため、合計が合わないところがある。

出所) 財務省「財政金融統計月報」第533号, 第605号, 第725号による。

表2 アジア諸国のサービス貿易の構造 (2012年)

(単位: 億ドル, %)

国・地域	名目 GDP	サービス貿易						産業内貿易指数	
		輸出 X	輸入 M	総額 X + M	収支 X - M	輸出比率 X/GDP	特化係数 (X - M) / (X + M)	貿易依存度 (X + M) / GDP	(X + M) / 2 (minimum X or M) ÷ (X + M) / 2
日本	59,597	1,342	1,847	3,189	-505	2.3	-0.158	0.054	1,594
中国	82,271	1,963	2,821	4,784	-858	2.4	-0.179	0.058	2,392
韓国	11,296	1,109	1,082	2,190	27	9.8	0.012	0.194	1,095
シンガポール	2,747	1,191	1,187	2,378	4	43.3	0.002	0.866	1,189
タイ	3,660	496	531	1,027	-34	13.6	-0.033	0.281	514
インドネシア	8,780	236	345	581	-108	2.7	-0.186	0.066	290
マレーシア	3,050	379	424	803	-45	12.4	-0.056	0.263	402
バトナム	1,558	96	125	221	-29	6.2	-0.132	0.142	111
フィリピン	2,502	186	147	333	39	7.4	0.117	0.133	166
インド	18,417	1,455	1,297	2,752	159	7.9	0.058	0.149	1,376
台湾	-	-	-	-	-	-	-	-	-
香港	2,633	979	733	1,711	246	37.2	0.143	0.650	856
米国	162,446	6,506	4,444	10,949	2,062	4.0	0.188	0.067	5,475

注) ここでの産業内貿易指数は (輸出と輸入のうちの最小値) ÷ (輸出 + 輸入) / 2 によって求めたもので、表中の数値は 100 をかけた % 表示である。
出所) 世界銀行「World Development Indicators (WDI)」により作成。

- ・サービス貿易依存度の高い国は、シンガポール 87%と香港 65%である。
- ・一国の比較優位（国際競争力）を表す指標として用いられる貿易特化係数をみると、貿易特化係数が1に最も近い（サービス輸出特化が進んでいる）国は香港であり、貿易特化係数が0に近い（水平分業が進んでいる）国はシンガポールと韓国であり、貿易特化係数が-1に近い（輸入特化が進んでいる）国はインドネシアと中国と日本である。
- ・サービスを相互に取引する産業内貿易が大きな割合（90%）を占めている国はシンガポール、韓国、タイ、マレーシアそしてインドである。

以上のことをふまえ、Feenstra and Taylor (2012, p. 199–230) と Krugman, Obstfeld and Melitz (2012, p. 40–51, p. 286–300) を参考に、これまでの世界貿易に関する統計データや実証的研究で明らかになった重要な事実は以下の6点に整理できる。

事実1：世界経済全体に対する世界貿易（輸出総額）の比重は大幅に拡大している。世界貿易の最大の品目は工業製品であり、アジア地域における貿易取引は急速に拡大している。

事実2：世界貿易の規模（世界全体の名目輸出総額）と世界の経済規模（世界全体の名目 GDP）との間には、長期的に正の関係が見られる。東アジア諸国の経済成長とこれらの諸国の国際貿易（輸出）の増大との間には、より密接な正の相関関係が見られる（輸出志向の工業化を反映した高い貿易比率が観察される）。

事実3：二国間の貿易総額（輸出と輸入の合計額）はその二国間の経済規模（GDP）とその二国間の地理的空間の距離とに密接な関係がある。国際貿易と距離の間には負の相関関係（国際貿易では距離は強い負の効果をもつ）が、経済規模との間には正の相関関係（国際貿易では経済規模は強い正の効果をもつ）が見られる。これは二国間の貿易額の大きさを分析する「重力方程式（gravity equation）」と呼ばれる実証研究によって得られた関係である。距離は貿易障壁と解釈することもできる。

事実4：世界貿易の大半は先進工業国の間で取引が行われる工業製品が占め、異なる国の間で行われる農産品の割合は低い。世界貿易のおおよそ4分の1は産業内貿易が占め、世界貿易の中心は産業間貿易ではなく産業内貿易である。

事実5：世界貿易（名目輸出総額）に占めるサービス貿易の割合は、世界の GDP（名目国内総生産）に占めるサービス部門 GDP の割合を大きく下回る。

事実6：貿易可能なビジネス・サービスの貿易は拡大し、世界貿易に占めるサービス貿易の割合は上昇する傾向にある。新しい技術が、サービスのアウトソーシングまたはオフショアリング（offshoring）と呼ばれる、新しい国際貿易のパターン（国際分業の形態）を生み出している。経済のサービス化とグローバル化の進展（輸送手段と通信手段の急速な進展による物理的距離の大幅な縮小）、そして金融サービスの自由化（規制緩和）などを背景にして、近年、サービス貿易の重要性は増大している。

3) 観光サービス貿易と産業内貿易

前節のサービス貿易の構造的変化の分析と同じく、今度は世界銀行の貿易データをもとにアジア諸国の観光サービス貿易構造を整理したのが表3である。また、図2は1人当たり実質 GDP と旅行収支（国際観光収支）との関係を国際比較したものである。次のような特徴を確認することができる。

- ・観光サービスの貿易規模（輸出額と輸入額の合計）が1千億ドルを超えているのは中国のみである。次いで貿易規模が大きいのは香港と日本とシンガポールである。
- ・観光サービス輸出額の対名目 GDP 比率の大きい国（観光サービス輸出率の高い国）は、12%の香港で、次いでマレーシア 6.5%とベトナム 4.2%である。
- ・観光サービス貿易依存度の高い国は、香港 19%とシンガポール 15%である。
- ・一国の比較優位（国際競争力）を表す指標として用いられる貿易特化係数をみると、貿易特化係数が1に最も近い（観光サービス輸出

表3 アジア諸国の観光サービス貿易（旅行貿易）の構造（2012年）

(単位：億ドル，%)

国・地域	名目 GDP	旅行貿易						産業内貿易指数	
		国際観光 収入 X	国際観光 支出 M	総額 X + M	国際観光 収支 X - M	輸出比率 X / GDP	特化係数 (X - M) / (X + M)	貿易依存度 (X + M) / GDP	(X + M) / 2 (minimum X or M) ÷ (X + M) / 2
日本	59,597	146	279	425	-133	0.24	-0.314	0.007	212
中国	82,271	500	1,020	1,520	-520	0.61	-0.342	0.018	760
韓国	11,296	142	201	343	-59	1.26	-0.171	0.030	172
シンガポール	2,747	193	224	417	-31	7.01	-0.075	0.152	208
タイ	3,660	301	61	362	240	8.22	0.663	0.099	181
インドネシア	8,780	83	68	151	15	0.95	0.102	0.017	76
マレーシア	3,050	197	120	317	77	6.46	0.243	0.104	159
ベトナム	1,558	66	17	83	49	4.26	0.590	0.054	42
フィリピン	2,502	40	62	102	-22	1.60	-0.214	0.041	51
インド	18,417	180	123	303	57	0.98	0.187	0.016	151
台湾	4,741	117	106	223	11	2.47	0.050	0.047	112
香港	2,633	317	205	522	112	12.03	0.214	0.198	261
米国	162,446	1,286	837	2,123	449	0.79	0.211	0.013	1061

注) 1. ここでの産業内貿易指数は (輸出と輸入のうちの最小値) ÷ (輸出 + 輸入) / 2 によって求めたもので、表中の数値は%表示である。
 2. 国際収支統計の旅行収支は観光白書の国際観光収支 (旅客輸送を含まない) に該当する。

出所) 世界銀行「World Development Indicators (WDI)」, 日本政府観光局「INTO 日本の国際観光統計 (2012年版)」 p. 24 により作成。

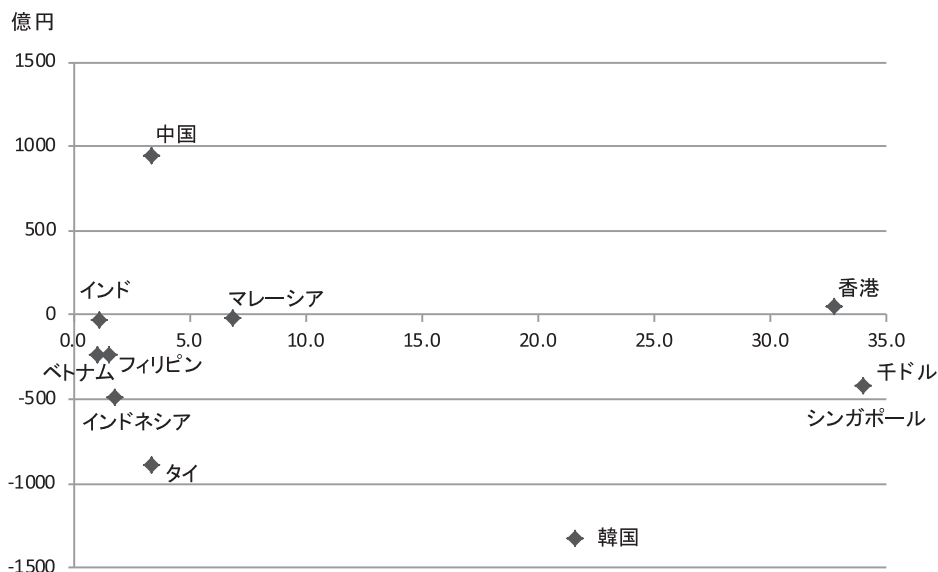


図2 アジア諸国の1人当たり実質 GDP と旅行収支（2012年）
（世界銀行「WDI」、日本銀行「国際収支統計」により作成）

特化が進んでいる）国はタイとベトナムである，貿易特化係数が0に近い（水平分業が進んでいる）国はインドネシアやインドであり，貿易特化係数が-1に近い（輸入特化が進んでいる）国は中国と日本である．

- 観光サービスを相互に取引する産業内貿易が大きな割合（90%以上）を占めている国はシンガポールのみで，次いでインドネシア，韓国である．

次に，国際収支統計から日本の観光サービス貿易の構造的変化と，日本とアジア諸国との産業内貿易についてみる．

図3と表1は，日本の旅行貿易（旅行収支）の過去21年間の推移をみたもので，旅行貿易赤字（旅行支払が旅行受取を上回っている）であることを示している．しかし同時に，日本の旅行貿易赤字幅は1990年代中頃以降着実に減少傾向にあることも示している．この間，旅行貿易依存度はほぼ0.8%前後で推移している（図4参照）．

同じ産業で生産された財・サービスが国境を越えて同時に輸出と輸入が行われる現象は産業内貿易（intra-industry trade）と呼ばれ，世界の貿易において広く観察されている．現在，この産業内貿易の進展の度合を計測するために広く利用され

ているのが，産業内貿易指数（グルーベル・ロイド指数とも呼ばれる）である．ある国のある産業の産業内貿易指数は次のように表される．本稿では，便宜的にこの両方の指数を利用している

- ① 産業内貿易指数＝

$$(\text{輸出と輸入の minimum}) \div (\text{輸出} + \text{輸入}) \div 2$$
- ② 産業内貿易指数＝

$$1 - |\text{輸出} - \text{輸入}| \div \text{輸出} + \text{輸入}$$

この指数は0と1の間の値をとり，この数値が大きいほど産業内貿易が進展していることを示す．例えば，日本が自動車産業の製品（自動車）の輸出と輸入を同じ額だけ取引していれば，産業内貿易指数は1で，日本の自動車産業は産業内貿易が最も進展している（高い）と理解される．逆に，日本が自動車産業の製品（自動車）を全く輸出あるいは輸入していなければ，産業内貿易指数は0で，日本の自動車産業は産業内貿易が進展していない（低い）と理解される．一国全体の産業内貿易の進展の度合いを見るときには，その国の産業別の産業内貿易指数をすべて集計することによって求められる．

③ 産業内貿易指数＝

$$1 - \Sigma | \text{輸出} - \text{輸入} | / \Sigma | \text{輸出} + \text{輸入} |$$

厳密には、観光産業は各国の標準産業分類および国際標準産業分類において独立した産業として分類され定義されていない。このため、国際貿易に占める産業内貿易の重要性にもかかわらず、産業分類及び観光統計データの制約上、産業別の産業内貿易指数を集計して、一国全体の産業内貿易の進展の度合いを計測することには限界がある。このことに留意した上で、国際収支統計上のサービス収支の構成項目の「旅行」を産業分類上の旅行業とみなして産業内貿易指数を求めている。

表4は日本とアジア諸国との間の産業内貿易指数と限界産業内貿易指数の推移を見たものである。分析の対象国と方法は小沢（2013）と同じであるが、最新のデータ（2011-12年）を追加し計測している。動態的な観光サービス貿易の動きを表す「限界的な」産業内貿易指数は理論的には望ましい指標ではあるものの、指数の定義上、相手国の短期的な景気変動（ノイズ）の影響を大きく受けやすい（計測される指数の変動が大きい）という特徴がみられる。「趨勢的な」産業内貿易の

進展の度合いを知るためには、通常の産業内貿易指数が有用である。これで見ると、日本と中国、日本と韓国、日本とマレーシア、日本と香港の間での産業内貿易指数は0.7以上、すなわち産業内貿易が70%以上を占めていることがわかる。産業内貿易の進展を裏付けている。これに対し、日本とシンガポール、日本とタイ、日本とインドネシア、日本とベトナム、日本とフィリピンの間では、産業内貿易の進展の度合いは低い。これらの国との動態的な動きを限界産業内貿易指数で確認すると、日本とタイおよび日本とフィリピンの間で大きいことが計測されている。

4) 重力方程式と新々貿易理論の国際観光フローへの適用可能性

東アジア地域の経済成長により日本と米国と中国の間での三角貿易（三極貿易）が拡大している。この三角貿易の拡大は、貿易と海外直接投資とオフショアリング（offshoring：企業の財やサービスの事業・業務・生産工程が国境を超えること）を通じて形成された米国・日本・中国・その他東アジア諸国の間での貿易構造の動態的変化を反映している。

表4 日本とアジア諸国の産業内貿易指数と限界産業内貿易指数の推移

国・地域		産業内貿易指数		限界産業内貿易指数						
		2011 暦年	2012 暦年	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12
1	日本と中国	0.985	0.842	0	0.748	0	0	0	0.639	0
2	日本と韓国	0.716	0.706	0.840	0.789	0.945	0.552	0.789	0	0.605
3	日本とシンガポール	0.495	0.448	0.778	0.894	0	0.253	0.589	0.782	0.347
4	日本とタイ	0.324	0.457	0.673	0.717	0	0	0	0.525	0.997
5	日本とインドネシア	0.491	0.365	0.582	0.370	0	0.195	0.926	0.178	0.230
6	日本とマレーシア	0.788	0.953	0.828	0.933	0	0.311	1.0	0.861	0.242
7	日本とベトナム	0.488	0.488	0.286	0.929	0	0.017	0.297	0	0.488
8	日本とフィリピン	0.393	0.450	0.245	0	0.486	0.312	0.539	0.365	0.659
9	日本とインド	0.833	0.896	0.639	0.737	0	0	0.464	0.462	0.918
10	日本と台湾	0.774	0.677	0.709	0.770	0	0.845	0.345	0.890	0.401
11	日本と香港	0.864	0.949	0.074	0.067	0	0	0.808	0.816	0

注) 2011-2012年の産業内貿易指数及び2010-2012年の限界産業内貿易指数は筆者が作成。

2006-2010年の限界産業内貿易指数は小沢（2012）による。

出所) 原データ（旅行収支）は日本銀行「国際収支月報」による。

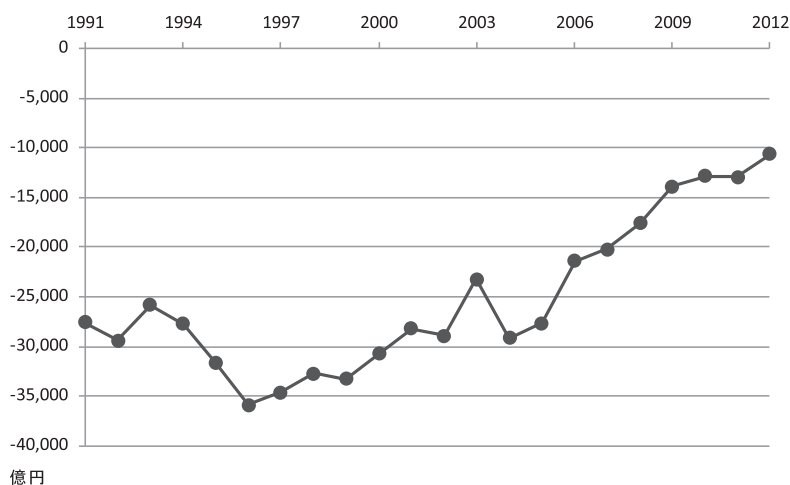


図3 日本の旅行収支（億円）の推移 1991－2012年

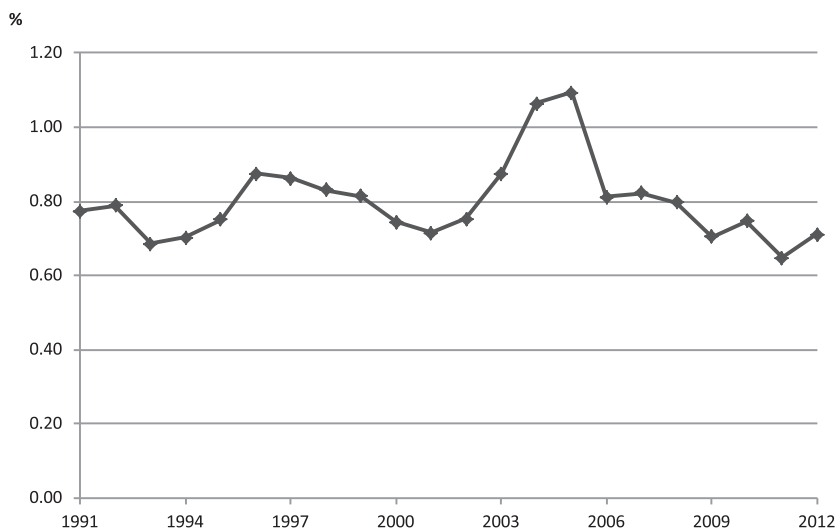


図4 日本の旅行貿易依存度の推移

具体的には、日本、韓国及びASEAN（東南アジア諸国連合10カ国）から多くの中間財（部品）が中国に輸出され、中国で組み立てられた最終財（完成品）が日本や北米・EU（欧州連合27カ国）の最終消費地に輸出されている。これは、日本の輸出面での東アジア諸国との間の部品・中間財の貿易拡大、そして日本の輸入面での東アジア諸国との最終財の貿易拡大という貿易パターンの変化

として表れている。東アジア諸国の中で、生産工程間の国際分業を通じた垂直的産業内貿易によって、中間財・サービスの国際貿易が拡大している（国際貿易パターンの変化が生じている）ことを意味している。この結果、OECDとWTOによる付加価値ベースでの貿易指標の推計（2013年）でみると、日本の輸出に占める国内で生み出された付加価値の割合は約85%（2009年）である。

換言すれば、国外で生み出された付加価値の割合（輸出に占める国外からの中間財投入比率）は約15%で、OECD 平均（約28%）を下回っている状況が生じている。

こうした近年の国際貿易の構造変化には、製造業部門の輸出企業の国境を越えた生産工程間の国際分業の進展（企業内部の貿易取引 *intra-firm transaction* を通じた国際分業の進展）や生産ネットワークの拡大という特徴が見られるため、規模の経済性と独占的競争（製品差別化）を想定した産業内貿易理論では十分に説明することができない（企業内貿易等のより詳細な研究成果については若杉編, 2011, アジア諸国の貿易フローについては浦田, 2013 を参照）。同じ産業内には生産性の異なる企業が存在しており（2008年にノーベル経済学賞を受賞したプリンストン大学のクルーグマンの新貿易理論1980では企業の生産性は同一であると暗黙に仮定している）、同一産業内で貿易や直接投資を行う企業は限られている。また、製造業部門における中間財・サービスの国際貿易や海外直接投資は生産性の高い製造業企業でなければ行われぬ。貿易と海外直接投資は国際的に相互に依存していることがわかる。同一産業内で異なる生産性をもつ企業の貿易や直接投資行動（国境を越えた企業内取引を通じた国際的分業という現象）はどのように理論的に説明されるのだろうか。

このような理論と実証研究の状況の下で、生産性と規模において差異がある企業の異質性と国際貿易の関係を説明する「貿易理論を根本的に変えた1つの理論モデル、学術的な基準となるモデル」（Helpman, 2012, p. 102, 181）が、ハーバード大学（2003年当時プリンストン大学）のMelitz（2003）による企業レベルで産業内貿易の現象を説明する異質的企業の貿易モデル（*firm heterogeneity model*, 新々貿易理論と呼ばれることもある）であり、このメリッツ・モデルに海外直接投資を加えた Helpman, Melitz and Yeaple（2004, p. 104）のモデルである。メリッツ・モデルは現在の国際貿易の構造変化をよりよく理解するための分析枠組みを提供している。

手島（2008）によれば、Melitz モデルは以下

の国際貿易に関する実証研究で明らかとなった事実（財貿易パターン）を説明することができることを指摘している。

事実1：財を輸出している企業は、企業全体から見ればごく一部である。

事実2：輸出を行っている企業は、そうでない企業よりも規模が大きく生産性が高い。

事実3：貿易自由化によって、大規模で生産性が高い企業が輸出によって生産を拡大する。

事実4：貿易自由化によって、小規模で生産性が低い企業は市場から撤退している。

事実5：貿易自由化によって、産業全体の平均生産性は向上している。

さらに、Helpman, Melitz and Yeaple モデルは、各企業の生産性と利潤との関係から、生産性の高い企業ほど活動の範囲が国内供給から輸出や海外生産に向かうことを説明している。すなわち、生産性の高い順から、海外直接投資を行う企業（直接投資企業）、輸出を行う企業（輸出企業）、国内のみで活動を行う企業（非国際化企業）、退出する企業（退出企業）と企業の形態が分かれること（FDI パターン：海外直接投資パターンの略）、パレート分布に従うことを理論的に明らかにしている。このことは貿易・海外進出データ等からも支持されている。

これまでの世界貿易とサービス貿易の構造的変化の分析を通じて、小沢（2012, 2013）では議論されていなかった重力方程式と新々貿易理論の現実への説明力について述べてきた。ここでの結論は、重力方程式と異質的な企業の貿易理論の観光サービス貿易への適応可能性について、活用するメリットがあるというものである。貿易の重力方程式は、どの貿易理論（伝統的な貿易理論から新々貿易理論まで）からも導くことができ、かつ貿易額の大きさを推計・分析するにあたって説明力が高いという理由で多くの実証研究に活用されている。新々貿易理論は、企業の異質性を考慮して企業レベルで国際貿易のパターンを分析・実証することができるので、観光サービス貿易の担い手である企業行動を理解するのに役立つ。例えば、輸出額は

輸出額 = 輸出企業数
 × 1 企業当たりの平均輸出額
 あるいは

輸出額 = 輸出企業数 × 輸出製品数
 × 1 企業 1 製品当たりの平均輸出額

と分解できるので、企業の異質性を考慮したうえで企業の貿易行動を考察するのに適している。

これまでの産業内貿易を説明する貿易理論は、国レベルと産業レベルで分析され、実証研究が行われていた。いまや異質的な企業の貿易理論は、企業レベルで、異質的な企業の貿易行動や海外直

接投資行動の分析を通じて、同じ産業内でなぜある企業は輸出（海外進出）をし、他の企業は輸出（海外進出）しないのかを明らかにし、産業内貿易を説明することが可能となった。新々貿易理論と呼ばれる理由である。異質な企業の貿易理論（新々貿易理論）の研究対象は、依然として製造業部門の企業行動が理論・実証分析の中心となっている。現実には、流通や小売を含むサービス部門の海外進出（海外子会社の設立）は製造業部門に比べると少ないことが背景にある。総務省「事業所・企業統計」によれば、製造業 25 万 8648 社のうち海外に子会社を持っている企業は 2.25% である。サービス部門（飲食店・宿泊業）8 万 4389

表5 代表的な貿易モデルの特徴

	伝統的な貿易理論		新貿易理論		新々貿易理論
	リカード (1817)	ヘクシャー・ オリーン (1919, 1933)	アーミントン・ アンダーソン (1969, 79)	クルーグマン (1980)	メリッツ (2003)
貿易パターン 産業間貿易 産業内貿易	○ ×	○ ×	○ ○	×	×
二国間の非対称性 生産技術 要素賦存量 生産可能な財の種類 生産される財の種類	○ ×	×	○ ×	×	○ ×
貿易の利益の源泉 比較優位に特化 規模の経済 競争促進効果 財の種類の効果 技術向上	○ ×	○ ×	×	×	×
貿易の結果 平均的な厚生 要素支払の変化 産業間の生産の変化 産業内の生産の変化	○ ×	○ ○	○ ×	○ ×	○ ×
備考	・ 生産要素の賦存量や生産性の異なる発展途上国と先進国の間での農産品と工業品を取引する産業間貿易を説明 ・ 代表的な企業を想定		・ 先進国間の差別化された工業品の産業内貿易を説明 ・ 消費者の選好、差別化された財の生産における規模の経済性と独占的競争を仮定 ・ 代表的な企業を想定		・ 企業の異質性と輸出の固定費用を仮定 ・ 同一産業内で輸出する企業としない企業の併存を説明

注) 備考欄は筆者による追加である。Bernard, Jensen, Redding and Schott (2007) の表 1 も参照。
 出所) 岩瀬寛和「国際貿易論の近年の進展：異質的な企業の貿易行動に関する理論と実証」2013, p. 4.

社のうち 0.17% にすぎない。米国でもビジネス・サービスにおいて企業の約 5% だけが輸出を行っているにすぎない（米国経済白書 2013, p. 200）。

しかし、異質的な企業の貿易理論は、サービス部門の国際貿易（サービス貿易）においても適用可能性が大きい。生産性の高い企業が国内にとどまりながら海外にサービスを提供する「サービスの輸出」のケースもあれば、海外に出店してサービスを提供する「海外直接投資」のケースもある。検証すべき仮説は、製造業と同じく「サービスの輸出をしている企業は、その産業のうちごく一部である。サービスの輸出をしている企業の生産性はそうでない企業よりも高い。規模の大きい生産性の高いサービス企業が海外に進出している」かどうかである。個別の企業データを利用してこのような仮説の検証を行うためには、企業の属する産業のサービスの生産性について定義することができ、適切なデータが利用可能でなければならない。ホテル・旅館・旅行・鉄道・航空業のサービスの生産性とは何か、その経済・経営指標として何が適切か（利用可能か）を決めなければならない。

- ・学習（教育）産業では、公文のような特色ある運営形態のノウハウをもつ学習塾サービスを提供することが可能な中堅企業が、アジアを中心に海外進出をしている一方、優れた語学プログラムとネイティブ教師をもつ欧米系の英会話学校が日本に進出している（対個人サービス）。
- ・宿泊産業では、海外ブランド力をもつ欧米系多国籍企業のホテルが多数日本に進出（国際ホテル・チェーンを展開）して質の高いサービスを提供しているが、日本のホテルが欧米に進出している例は少ない（対個人・対事業所サービス）。台湾に進出した日本の旅館は珍しい。
- ・旅客航空産業では、日本の航空会社（JAL と ANA）が多数の日本人旅行客を運ぶと同時に、格安料金システムを構築した外国航空会社も日本人旅行客を運んでいる（対個人・対事業所サービス）。
- ・小売・流通業では、独自の製品開発と資材調

達・店舗経営ノウハウをもつローソンやセブン・イレブンなど大手コンビニ企業が、アジアを中心に海外店舗を展開しているが、欧米系企業の国内店舗の展開はほとんどない（対個人サービス）。

Ⅲ 観光サービス貿易の背景と要因

東アジア地域における「人の移動と滞在」に伴う財・サービスの生産と分配と消費に関わる経済活動（観光活動）の拡大と、国際観光サービスの産業内貿易（intra-industry trade：同一の産業内で生産された財やサービスを互いに輸出し輸入するという現象）の拡大をもたらしている最も基本的な要因とは何であろうか。日本と東アジア諸国における観光サービスの国際貿易フロー（国際観光フロー）決定する基本要因として注目されるのは、東アジア地域全体が中期的・長期的に著しい経済成長を達成していること、その結果この地域における貧困削減が著しく進展していること、すなわち貧困層人口が急速に減少して中間所得層が増大していることが挙げられる。この持続的かつ急速な経済成長と貧困削減（中間所得層の増大）の観光サービス貿易への影響について、若干のエビデンス（証拠）に基づいて検討してみる。

1) 1 人当たり所得水準の上昇

まず東アジアの経済成長（所得の上昇）については、最近の研究で、ブラウン大学の Henderson, Storeygard, Weil (2012) が誤差の大きい公式 GDP（国内総生産）を相互に補完する形で、人間の経済活動の水準と成長を示すより客観的な指標として「夜の光量」衛星データ（satellite data on night lights）を用いることにより、1992 年から 2008 年の夜の光量変化から東アジア地域全体の経済活動の著しい拡大を裏付けている。従来の世界銀行の公式 GDP データによれば、過去 10 年間の実質経済成長率は低所得国で 5.5%，中所得国で 6.4%，この低・中所得国のうちアジア・太平洋地域は 9.4%，南アジア地域は 7.4%，ヨーロッパ・中央アジアは 3.8%，そして高所得国で 1.8%，世界全体は 2.8% であった（2000–2010 年

の実質 GDP 年平均成長率：世界銀行「世界開発報告 2012」p. 397）。東アジア諸国で達成された高い経済成長は、1960 年代以降の香港・台湾・韓国・シンガポール、そして 1970–1980 年代以降のタイ・マレーシア・インドネシア・中国の輸出志向の工業化の過程での急速な貿易拡大を原動力として実現した成長である（Krugman, Obstfeld and Melitz, 2012, p. 286–300）。この結果、東アジアは世界経済の成長センターと呼ばれている。

2) 中間財・サービス貿易の拡大と生産ネットワークの形成

次に、東アジア諸国の経済成長と財・サービス貿易との関係で特徴的なことは、東アジア地域は、日本→韓国・台湾・シンガポール→ASEAN（東南アジア諸国連合のうちインドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ）→中国の順に、後発国が先進国をキャッチアップするという雁行形態の形で輸出志向の工業化を実現することによって経済発展を遂げてきたことである（1990 年代初めまでの技術移転の経済発展モデル）。そして 1990 年代以降、生産のネットワークを形成し、相互に補完的な関係をもつ世界の製造拠点として発展している。青木（2011）はこれをフライングギース（雁行形態）パラダイムのバージョン 2 と呼んでいる。すでに前章でみたように、アジア太平洋地域において日本（中間財輸出）と中国（最終財組立）と米国（最終財輸入）を中心とした三角貿易が拡大している。東アジア地域で起きていることは、東アジア諸国の経済成長に伴う輸出志向の工業化の進展により、東アジア地域には経済発展段階の異なる国・地域の間で生産工程の国際分業という生産ネットワーク（産業集積ともいう）が形成されていることである。このことが三角貿易の拡大、中間財・サービス貿易の拡大の要因となっている。この結果、日本の世界貿易（輸出・輸入総額）に占めるアジアとの貿易のシェアは拡大し、日本の世界輸出に占める東アジアの輸出シェアも拡大している。こうした財・サービスの国際貿易フローは、例えば、通商白書（2013 年、p. 57 の図）において 2010 年時点での

国・地域間の貿易額の実績とともに「東アジア地域におけるサプライチェーンの実態」として簡潔に要約されている。浦田・三浦（2012, p. 12–19）では貿易結合度と地域生産ネットワークの形で財貿易フローが示されている。Feenstra and Taylor（2012, p. 7 の図）にも同様の国際貿易フローが示されている。東アジアは世界の工場（生産拠点）であると呼ばれている。

3) 中間所得層の拡大と消費者の選好の類似性

東アジア地域における貧困削減（貧困人口比率の低下）については、上記の製造業部門の増大を中心とした高い経済成長の達成と急速な国際貿易の規模の拡大が、雇用の創出と著しい貧困人口比率の低下を通じて中間所得層の増大を引き起こしている。このことは、今後日本と東アジア諸国との間の経済的な相互依存関係が供給面（中間財の輸出と輸入）だけでなく、需要面（最終財の輸出と輸入）においてもより一層緊密になっていくことを意味している。製品差別化された工業製品の貿易パターンを説明する Linder モデル（消費者の需要パターンは消費者の一人当たり所得水準によって決まるという考え方：需要—志向モデル）が注目する消費者の選好の類似性が、日本とアジア諸国での消費市場において高まることにもなる。アジアは世界の最大消費市場である（世界の工場から世界の消費市場へ）と呼ばれている。

世界銀行のデータによれば、1990 年代から世界市場において上位中間所得国（1 人当たり所得 2000 ドルから 1 万ドルの国）の人口シェアが急速に増大し、同時に高所得国（1 万ドル以上の国）の中での高所得層（3 万ドル以上の国）の人口シェアも増大している。このような顕著な貧困削減（中間所得層の急増）が財やサービスの国際貿易フローにおいて注目されるのは、世界市場における需要パターン（消費者の選好、すなわち消費者の嗜好のこと）に大きな変化をもたらし、世界の貿易構造にも顕著な変化をもたらすからである。すなわち、アジア諸国の間での最終財やサービスの国際取引において、消費者の嗜好に類似性が急速に増し、お互いにそれぞれの国（日本と中国とアセアン諸国）で生産される同一産業の最終

財やサービスが、国境を越えて相互に取引される産業内貿易の可能性が増大すると見込まれる。世界銀行のデータ（2005年基準の購買力平価ベースで一人一日当たり1.25ドル以下を貧困線と定義している）をもとにした推計では、東アジア太平洋地域の貧困人口比率は1980年の約80%から2010年には約13%にまで30年間で約67%ポイントと大幅に低下し、一日10ドルから100ドルの生活水準の中間所得層は現在の500万人から2020年には1700万人に増大すると予想されている（澤田，2013の表1，原資料はH. Kharas, 2011）。人口大国の中国は、1995年に人口の54%が貧困層であったが、10年後の2005年時点では16%に減少し、中間層（一人一日当たり2ドルから8ドル）は26%から57%までに増加している。この結果、例えば、通商白書（2013年，p. 162. 原資料はEuromonitor International）によれば、今後のアジア（中国+インド+ASEAN+NIEs3）のサービス消費額の予測では、名目ベースで2002年の0.9兆ドルから2012年に3.1兆ドル、そして2020年にはEUを上回る7.2兆ドルに達することが予測されている。同様に、2020年時点で米国9.5兆ドル、EU6.5兆ドル、日本2.1兆ドル、中国3.5兆ドルと予測されている。

以上のことから、地理的空間における異なる地点の間の「人の移動と滞在」に伴う財・サービスの生産と分配と消費に関わる経済活動の拡大として顕在化することが見込まれる。

IV おわりに

国際貿易において中心的な貿易形態である産業内貿易の視点から、中間財貿易とビジネス・サービスの拡大を背景に、日本とアジア諸国との間のサービス貿易そして観光サービス貿易においても産業内貿易が進展していることを確認した。また、重力方程式や企業の異質性を考慮した新々貿易理論は、サービス貿易の担い手である企業及び個人レベルで、観光サービス貿易の構造変化を説明するうえで適用可能な応用性の高い分析枠組みを提供していることを指摘した。

以上の結論をふまえて、今後の日本と東アジア

諸国における財・サービス貿易の展開、すなわち「人の移動と滞在」に伴う財・サービスの経済活動について展望すると、おおよそ次のようなものである。

前提：今後2010年代もアジア太平洋地域では、製造業部門・サービス部門の輸出企業の国境を越えた生産工程間の国際分業の進展（企業内部の貿易取引を通じた国際分業の進展）や生産・流通ネットワークの拡大が進展し、一人当たり所得水準の上昇と中間所得層の増加という特徴（人口が減少する日本を上回る高い経済成長率の実現と消費者の選好の類似性の高まり）が継続するものと想定しよう。輸送技術と情報通信技術の発展によって引き続き広い意味での輸送費は逓減していくものとする。そして、日本企業および外国企業は東アジア諸国に財・サービスを供給する手段として、輸出と海外直接投資の二つがあるとする。さらに、財・サービス貿易（例えば、規模の経済性が働く寡占市場の自動車貿易や製品差別化が働く独占的競争市場の観光サービス貿易）を説明する貿易理論として、異質的企業の貿易理論（企業レベルで産業内貿易を説明する理論）および重力方程式（二国間の貿易額を説明する理論）が適用可能であるとする。最後に、大きな国際金融ショックはないものとする。

展開：こうした前提の下では、2010年代を通して、①財・サービスの需要面から見たアジア市場の魅力がさらに増大する。市場の魅力とは、東アジア諸国の人口と所得の増加に裏付けられた最終財やサービスの市場規模の大きさとその潜在的な成長性・多様性である。そして、②欧米企業に比べて相対的に生産性の高い少数の日本企業によって生産される高価格・高品質な最終財（他の国や地域では作ることが難しい非常に差別化された財）や、多様性（バラエティ）のある差別化されたサービスに対する需要の増加がより一層顕在化する。財・サービスの多様性とは、消費者が利用可能な財やサービスの品質と種類が拡大することである。さらに、③生産性の高い少数の日本企業を中心に、財やサービス貿易の輸出または海外進出（海外に生産拠点を移設する、海外子会社を設立する）の拡大が見込まれる。

結果：2020年代初頭において、同一産業内での日本から東アジア諸国への輸出に占める高価格・高品質帯の最終財・サービスのシェアの上昇、そして日本の東アジア諸国からの輸入に占める低・中価格帯の最終財・サービスのシェアの上昇という形で、①製造業部門とサービス部門の両部門ともに全体として産業内貿易の拡大が実現していると予想される（異質的な企業の貿易理論による）。そして、②日本の国際観光収支（旅行収支）の黒字化も現実のものとなる（重力方程式による）。

文 献

- Anderson, James A and Eric van Wincoop (2003) "Gravity with Gravitas: A Solution to the Border Puzzle," *American Economic Review*, vol. 93, pp. 170–192.
- Antra's, Pol and Elhanan Helpman (2004) "Global Sourcing," *Journal of Political Economy*, 112(3): pp. 552–580.
- Bernard, Andrew B., J. Bradford Jensen, Stephen J. Redding, and Peter K. Schott (2007) "Firms in International Trade," *Journal of Economic Perspectives*, 21(3): pp. 105–1230.
- Feenstra, Robert C and Alan M. Taylor (2012) *International Economics*, second edition, WORTH PUBLISHERS.
- Feenstra, Robert C. (2004) *Advanced International Trade: Theory and Evidence*. Princeton University Press.
- Francois, Joseph and Bernard Hoekman (2010) "Services Trade and Policy," *Journal of Economic Literature*, vol. 48, No. 3, pp. 642–692.
- Helpman, Elhanan, Marc J. Melitz and Stephen Ross Yeaple (2004) "Export Versus FDI with Heterogeneous Firms," *American Economic Review*, Vol. 94, No1, pp. 330–316.
- Henderson, J.Vernon, Adam Storeygard, and David N.Weil (2012) "Measuring Economic Growth from Outer Space," *American Economic Review*, April 2012, Volume 102, Number 2. pp. 994–1028.
- Jensen Bradford J, and Lori G.Kletzer (2005) "Tradable Services: Understanding the Scope and Impact of Services Outsourcing," *Peterson Institute of Economics Working Paper* 5–09, May.
- Krugman, Paul R. (1980) "Scale Economies, Product Differentiation, and the Pattern of Trade," *American Economic Review*, 70(5): pp. 950–959.
- Krugman, Paul R, Maurice Obstfeld and Marc J.Melitz (2012) *International Economics*, ninth edition, Pearson.
- Melitz, Marc J. (2003) "The Impact of Trade on Intra-Industry Reallocations and Aggregate Industry Productivity," *Econometrica*, Vol. 71, No. 6 (November), pp. 1695–1725.
- Park, Donghyun and Kwakanho Shin (2012) "The Services Sector in Asia: Is It an Engine of Growth,?" *Peterson Institute of Economics Working Paper* pp. 12–21, October.
- IDE-JETRO (2011)：東アジアの貿易構造と国際的価値連鎖、アジア経済研究所・独立行政法人日本貿易振興機構、2011年10月、pp. 1–128.
- 青木昌彦 (2011)：雁行形態パラダイム Ver. 2.0, REITI HIGHLIGHT. pp. 18–25.
- 石瀬寛和 (2013)：国際貿易論の近年の進展：異質的な企業の貿易行動に関する理論と実証、日本銀行金融研究所「金融研究」、2013年4月、pp. 1–61
- 伊藤元重編・財務省財務総合政策研究所編著 (2013)：『日本の国際競争力 貿易・国際収支の構造変化がもたらすもの』中央経済社
- 浦田秀次郎 (2013)：日本の対アジア通商政策、財務省財務総合政策研究所「フィナンシャル・レビュー」、平成25年第5号（通巻第116号）2013年9月、pp. 1–25
- 小沢健市 (2012)：Linderの重複需要モデルの国際観光フロー分析への適用可能性に関する覚書、立教大学観光学部紀要、第14号、pp. 121–132. 2012年3月。
- 小沢健市 (2013)：日本とアジア諸国における観光サービスの限界内産業貿易指数の測定、立教大学観光学部紀要、第15号、pp. 56–61. 2013年3月。
- 佐藤泰裕・田淵隆俊・山本和弘 (2011)：『空間経済学』有斐閣
- 田中鮎夢 (2012)：重力方程式の理論と新しい推定方法、国際貿易と貿易政策研究メモ No. 14, pp. 1–7.
- 手島健介 (2008)：国際貿易と企業：理論と実証研究の発展、「経済セミナー」、第637巻、2008年5月、pp. 104–105
- 藤田昌久・若杉隆平編 (2011)：『グローバル化と国際経済戦略』日本評論社
- ヘルプマン・E (2012)：本多光雄・井尻直彦・前野高明章・羽田翔訳『グローバル貿易の進路をよむ』文真堂、(Elhanan Helpman, *Understanding Global Trade*, Harvard University Press, 2011.)
- 松本和幸 (2013)：地域間移動の研究、立教大学観光学部紀要、第15号、pp. 16–28. 2013年3月。
- 山澤逸平・馬田啓一・国際貿易投資研究会編著 (2013)：『アジア太平洋の新通商秩序』勁草書房
- 若杉隆平編 (2011)：『現代日本企業の国際化：パネルデータ分析』岩波書店